VICARIAT DU MACKENZIE

Une Sœur Grise transportée en avion.*

Une nuit, un message arrive de Norman à Résolution : « Un hydroplane doit passer chez vous pour refaire son plein d'essence ; il va tout droit à Edmonton et porte une Sœur malade ; prière de faire presser : cas urgent. »

Le lendemain matin, le missionnaire se trouvait à la pointe du lac qui servait de débarcadère ; toute la provision d'essence était prête. Un peu avant 8 heures, le vrombissement du moteur annonce l'appareil, qui s'approche rapidement et vient se poser doucement sur la surface de l'eau. Le missionnaire s'approche et voit deux cornettes ; il monte : une Sœur était assise auprès de sa compagne, Sœur Françoise, native de Québec, en proie aux souffrances d'une violente appendicite. Depuis douze ans, elle soignait les malades, Indiens et Esquimaux ; la voilà malade à son tour et sous le coup d'un grave danger. L'opération est d'une nécessité urgente ; impossible de songer à lui donner une nourriture quelconque. Le missionnaire presse le pilote et l'on part.

L'hydroplane s'élève, tourne sur les surfaces brillantes du Grand Lac des Esclaves et pique droit vers le Sud. Malheureusement, en prenant de la hauteur, il rencontre un vent furieux, des courants contraires, des remous : l'avion est terriblement secoué et la pauvre malade endure des souffrances atroces.

Le pilote s'élève et cherche au-dessus de la zone tourmentée un air plus calme. Efforts inutiles... La Sœur serre plus fort son crucifix...

Inquiet, le pilote griffonne quelques mots sur un chiffon de papier et le passe à la Sœur valide : « Si les secousses sont trop pénibles pour la malade, nous allons descendre et attendre un peu. » La Sœur lui fait signe

de continuer : il faut atteindre Edmonton dans le plus bref délai.

Après quelques heures de ce trajet mouvementé, l'avion survole les régions septentrionales de l'Athabaska. L'essence baisse ; il faut descendre au Fort Smith. Pendant qu'on emplit les réservoirs, un vieux missionnaire à barbe blanche, des Sœurs Grises et des Indiens se penchent vers la cabine pour voir la Sœur malade, qui vient de s'endormir enfin. Le prêtre lui donne une bénédiction et les petits Indiens s'agenouillent pour une fervente prière.

L'avion repart vite : en passant au-dessus des terres marécageuses de Chipwayan, le pilote se demande avec anxiété s'il aura suffisamment d'essence pour aller jusqu'au bout. Atterrir en cet endroit dangereux ? Les minutes sont précieuses et déjà le soleil descend à l'horizon. Le pilote, par-dessus son épaule, jette un regard vers la pauvre Sœur qui remue faiblement les paupières : il prend son parti, augmente la vitesse et l'avion fend les airs.

Un peu après 7 heures du soir, un lac apparaît : c'est à proximité d'Edmonton. On est arrivé. L'oiseau mécanique se pose sur les eaux tranquilles, on le tire vers le bord, des infirmiers qui attendaient emportent la patiente et bientôt elle est à l'hôpital...

Quelques heures ont suffi à parcourir 1.400 kilomètres, des déserts arctiques à la civilisation. L'avion a fait la course avec la mort et c'est lui qui a gagné !

Quel contraste ! Et que ce contraste appelle de réflexions !

Autrefois, il eût fallu confier cette vie précieuse à un canot, se condamner à d'interminables portages, avec tout le danger d'une navigation pénible et de transports primitifs. L'hiver approchant, c'était la perspective du traîneau à chiens, à raison de 60 kilomètres par jour et de nombreux retards imprévus, cependant que la maladie n'attend point.

La comparaison est facile avec les voyages de Monseigneur Breynat, par exemple, il n'y a pas si longtemps.

Un jour, devant accomplir une simple course de 180 km. (c'est peu de chose en ces parages !), il sentit tout à coup une douleur au pied : la cause était facile à deviner, car le thermomètre marquait une température de 40 à 50 sous zéro. Un gros orteil venait de se geler...

Malgré cela, il dut continuer sa course : le brouillard intervint, puis la tempête, une de ces tempêtes comme en connaît le grand Nord, et le voyage dura sept jours.

La douleur devenant insupportable, on dut s'arrêter. Le guide, un jeune Indien de 18 ans, dut porter le missionnaire sur la traîne et achever ainsi les deux derniers jours du voyage. Quand on arriva, le patient vivait encore, mais le doigt était noir de gangrène avancée.

Un Frère de la Mission prit un vieux rasoir et, sans précautions ni antiseptiques, choses inconnues alors dans ces régions, amputa l'orteil.

Cette amputation n'a pas empêché le missionnaire, devenu depuis l'Evêque du vent, de continuer ses marches et courses à travers le grand Nord. Il fit au moins trente fois le trajet du Fond du Lac à Chipwayan (plus de 200 kilomètres).

Aujourd'hui, l'avion simplifie les voyages. Le temps n'est plus où Mgr Breynat, pour visiter toutes ses Missions, faisait 7.000 kilomètres par hiver, en canot, en traîneau, en vapeur. Quand la nécessité s'en fait sentir, l'avion abrège les distances et fait gagner un temps précieux. Sans parler des dangers qu'il permet d'éviter et des fatigues qu'il épargne.

Un missionnaire nous disait que l'emploi de l'avion constituait souvent une économie de dépenses en plus de l'économie de temps. Les chiens coûtent à nourrir ; il faut un guide, des véhicules (différents pour l'hiver et pour l'été), des vivres importants. Somme toute, le calcul des frais fait souvent pencher la balance en faveur des moyens modernes, indépendamment des avantages qui résultent de leur usage pour la préservation des vies humaines, le meilleur emploi du temps et l'exercice plus rapide du ministère auprès des âmes angoissées.

(D'après l'*Agence Fides* et les journaux.)